

Il piano

LA CITTÀ SOSTENIBILE

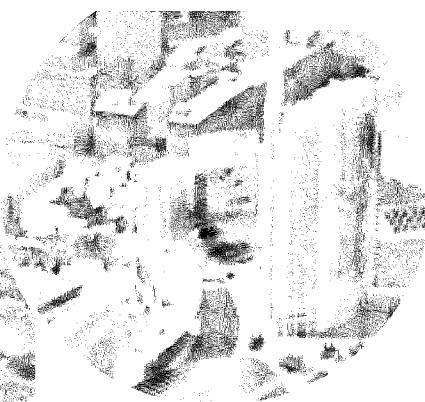
Porta Nuova,
l'eco-quartiere:
nasce la galleria
contro il traffico

di ARMANDO STELLA

A PAGINA 6

I progetti Legambiente: ogni giorno nelle strade tante auto come 2.250 campi di calcio, va ripensata l'urbanistica. Catella: un patto per la città «sostenibile»

Porta Nuova, l'eco-quartiere: nasce la galleria sotterranea antitraffico



Il cantiere

Nella foto, i lavori per il tunnel sotterraneo e gli scavi per gli edifici sulla piazza circolare progettati da Cesar Pelli (nel tondo, il rendering)

Provate a immaginare un super-stadio con 2.250 campi da calcio uno accanto all'altro, poi dividete questi 16 milioni di metri quadri in rettangoli 2x5 e riempiteli d'auto. Ecco: ogni giorno Milano ha un parcheggio grande così per le vetture di pendolari e residenti, il 10 per cento del suo territorio. Ora dovrete vedere alcuni quartieri del nord Europa, dal Nordmannngasse di Vienna allo Slateford Green di Edimburgo: sono car free, concepiti senza traffico, e c'è una bella differenza.

«Milano è in ritardo ma l'Expo è l'occasione per un rinnovamento radicale delle politiche per la mobilità», sostiene Andrea Poggio, vicedirettore di Legambiente. In attesa del sito dell'Esposizione — interamente pedonale e servito dai mezzi — Milano sperimenta un primo modello di quartiere eco-sostenibile: è Porta Nuova, nell'area Garibaldi-Repubblica. È stato progettato e cresce tra 7 fermate del metrò, con 160 mila metri quadrati di aree verdi e pedonali e un tunnel sotterraneo di

650 metri che farà scivolare il traffico da viale della Liberazione alla stazione (pronto entro l'anno). Per Comune, Legambiente e Manfredi Catella, ad di



La scheda

Il quartiere

Porta Nuova, il progetto per l'area tra Garibaldi e Repubblica, è il più grande intervento di riqualificazione urbana mai realizzato nel centro di Milano: circa 340 mila metri quadrati

Gli interventi

Oltre agli edifici residenziali, agli hotel e agli uffici, sono previsti 160 mila metri quadri di aree verdi e pedonali, un centro espositivo, il Modam, il laboratorio per gli artigiani e la Casa della Memoria

Hines, la società che coordina i lavori in Porta Nuova, è la direzione giusta per l'Expo: «Un'alleanza tra amministrazione, docenti, ambientalisti, cittadini e imprenditori immobiliari».

Fondazione Riccardo Catella, zona Isola. Il dibattito si svolge qui, ieri mattina, al convegno *Costruiamo città senz'auto* organizzato da Legambiente nella «casa» dei costruttori di Porta Nuova. Un evento, a modo suo, storico e simbolico, che sancisce la fine della contrapposizione verde/cemento e l'inizio di una riflessione comune. Poggio lancia il progetto «Green Life» per l'Expo: «Vogliamo sperimentare nuovi modi di abitare», svincolati dall'auto e collegati al mezzo pubblico e alla bicicletta. Che si possa fare è dimostrato, gli esempi ci sono, all'estero: «L'urbanistica può essere una risposta alla crisi».

Milano ha 1,3 milioni di abitanti e «soffre» 5 milioni di spostamenti al giorno, metà interni e metà da e per l'hinterland (400 mila vetture sono «ospiti»). Sei viaggi su dieci si fanno in auto. Altri tre in treno, bus, tram e metrò. La rivoluzione, almeno in potenza, è già nei numeri: negli ultimi 9 anni le vetture immatricolate in città sono calate di 60 mila unità (meno 7,6%) e oggi c'è un rapporto di 741 veicoli ogni mille abitanti. «La città senz'auto è la direzione giusta», chiosa l'assessore Edoardo Croci: «Bisogna restituire lo spazio urbano ai cittadini, garantire più qualità della vita. Per questo tutti i nuovi quartieri, da Porta Nuova a CityLife, nascono intorno al trasporto pubblico. Diamo un'alternativa concreta alla macchina». Roma, per dire, sta messa peggio. Ma il tasso di motorizzazione di Manhattan è comunque cinque volte sotto.

Al futuro serve un patto, si diceva. Un'alleanza. Catella accetta e rilancia la sfida: «Il tavolo di lavoro con Legambiente è un

dato su cui riflettere e scommettere», nella progettazione della città «bisogna lavorare su regole chiare». Porta Nuova, in questo, è un paradigma: l'intervento è stato presentato, discusso, ridefinito, «migliorato» in corsa. Ma per il futuro, per l'Expo, la regia del Comune nel dialogo è imprescindibile, conclude Catella: «Ci vuole un'amministrazione più consapevole che sul territorio scriviamo il futuro».

Al tavolo, in Fondazione, ci sono anche lo Ied, l'Istituto AmbienteItalia e il Politecnico, con il professor Fabio Casiroli. Che dice: «D'accordo i grandi progetti, le promesse... Ma Milano può prendere subito piccole misure d'efficacia immediata». Tipo tirare una striscia sull'Autolaghi per Malpensa e riservare la corsia a bus e taxi, e ripensare il trasporto ferroviario: «Dall'ora di cena Milano è irraggiungibile da fuori con i mezzi pubblici». In queste condizioni, si voglia o no, l'auto è un obbligo.

A. St.